

La diplomazia dei ghiacci

COLLOQUIO CON MARGIR TVEITEN:
«GLI STATI RATIFICHINO PARIGI 2015»

CRUISES & FERRIES

Balearia, un 2018
da record
navi sempre più green

INTERVIEW

Antonia Autori
una vita di corsa
dall'Ibm alle banchine

LEGAL

La sentenza della Cgue
sul caso
Traghetti del Mediterraneo



In questo numero

COLOPHON

**Direttore
Responsabile**
Luca Ubaldeschi

**Responsabile
del Progetto**
Francesco Ferrari

Redazione
Simone Gallotti
Alberto Quarati

**Hanno collaborato
in questo numero**
Leonardo Parigi
Stefano Pampuro
Bianca d'Antonio
Giuseppe Loffreda
Francesco Maria Salerno

Pubblicità
Stefano Milano
Benedetta Perotti
Paola Quaglia
Roberto Parodi

Marketing
Daniela Montano

Supporto tecnico
Massimo Dragotto
Stefano Ramagli
Maurizio Vernazza

Contatti
TheMediTelegraph Magazine
è una pubblicazione
di Gnn SpA, Torino (Italia)
Per contattarci:
* redazione
+39 (0) 010 5388 484
press@themeditelegraph.com
* ufficio commerciale
+39 (0) 010 5388 243/206
advertising@themeditelegraph.com



4 La diplomazia dei ghiacci

Colloquio con l'ambasciatore norvegese, Margit Tveiten:
«Per salvare il Polo Nord serve la ratifica degli accordi di Parigi»

8 Balearia, navi sempre più green

Carburanti alternativi, la compagnia spagnola è pioniera
Ma caro carburante e investimenti incidono sui conti dell'anno

10 INTERVISTA - Antonia Autuori

Una vita di corsa dall'Ibm alle banchine

14 Il caso Traghetti del Mediterraneo

A cura di Asla - l'Associazione degli Studi Legali Associati



La diplomazia dei ghi

Colloquio con l'ambasciatore norvegese, Margit Tveiten:
«Per salvare il Polo Nord serve la ratifica degli accordi di Parigi»

di **LEONARDO PARIGI**, Genova



niacci



I GHIACCI polari che si sciolgono sono un'immagine che siamo ormai abituati a vedere sui media internazionali.

Le speculazioni su quello che potrà accadere si moltiplicano di anno in anno.

Il Polo Nord e la regione artica rappresentano contemporaneamente un mistero e un El Dorado di risorse energetiche che rendono affascinante e molto pericoloso questo periodo di attesa, prima che si aprano delle reali possibilità anche in questa porzione di pianeta. **Nuove rotte commerciali, turismo, sviluppo delle infrastrutture.**

Ma anche rischio di tensioni tra i cinque Paesi costieri - Norvegia, Danimarca, Stati Uniti, Russia e Canada - e con altre potenze interessate. Fra tutte, **la Cina**. Sono considerazioni generali che sfociano spesso in speculazioni fantasiose, quanto c'è di vero?

«Siamo sicuri che la cooperazione tra le Nazioni prevarrà - dice l'ambasciatore di Norvegia in Italia, Margit Tveiten, lunga esperienza in campo diplomatico, **dal 2017 responsabile per le attività del Paese scandinavo nel nostro Paese** -. Lo scenario che si legge di frequente sulla possibilità di tensioni nella regione è stemperato dallo spirito di grande collaborazione che regna tra gli Stati artici da molti anni - **spiega Tveiten al Meditelegraph** -. La Norvegia è ben consapevole che solo con una cooperazione efficace e con un dialogo costante fra gli attori interessati ci potranno essere benefici per tutti. **Nessuno è interessato a modificare lo status diplomatico tra le parti**».

Cooperazione, sostenibilità e diritto internazionale sono le tre basi su cui si poggia la struttura di ciò che sarà questa immensa regione nel giro dei prossimi anni.

La geografia pone l'Artide sopra la linea del Circolo Polare Artico. Solo questi cinque Stati costieri sono direttamente a questo bacino geografico, **anche per quanto riguarda l'estensione delle piattaforme continentali regolata dal diritto internazionale.**

Le 200 miglia nautiche che partono dalla costa rappresentano infatti la Zona Economica Esclusiva (Zee) secondo cui uno Stato costiero possiede diritti sovrani per la gestione delle risorse natu-



rali, per la ricerca scientifica e per lo sfruttamento delle risorse al suo interno.

Considerando che gli studi di ricerca pongono in questa regione circa 90 miliardi di barili di petrolio, e quasi 50 miliardi di barili di gas naturale, è logico pensare che l'appetito energetico delle realtà interessate sia alquanto stuzzicato: «Molto dipende dalle capacità tecniche e dai costi per l'esplorazione - **precisa Tveiten** -. Per la Norvegia ad esempio è fondamentale che lo sfruttamento delle risorse naturali sia sicuro e sostenibile.

Ma è chiaro che nessun Paese costiero sia interessato a creare problemi ambientali che sarebbero estremamente complessi da risolvere. Esistono già delle piattaforme di esplorazione nel settore petrolifero e gasiero che

sono all'avanguardia, **ma è comunque necessaria un'attenzione particolare.** Gli investimenti risentono grandemente dei costi di gestione a queste latitudini, **che non sono equivalenti ad altre parti del mondo.** Tuttavia,

sulla piattaforma norvegese non sono permesse le attività di estrazione di petrolio e gas, né nel Mar Glaciale Artico né nel Mare di Barents Nord, **ma soltanto nella parte meridionale di questa distesa d'acqua**». A livello legale sarebbero necessarie nuove normative per la regione?

«La questione artica è regolata dalla Convenzione del Diritto del mare del 1982, **la Unclos**, per cui in realtà non esistono problemi di legittimità tra le parti coinvolte.

Anche i rapporti con la Russia sono di grande collaborazione. È facile pensare che ci possano essere tensioni particolari, ma tutti noi sappiamo che l'unico sviluppo possibile nella regione è sostenibile e praticato nei termini del diritto e della cooperazione.

Non esiste alternativa».

La questione ambientale non è più appannaggio degli scienziati e della ricerca accademica, ma è una realtà che affligge e stimola importanti riflessioni in tutto il pianeta: **«Nell'Artico le conseguenze delle attività umane sono ancora più evidenti.**

Ma attenzione: ciò che succede nella regione non dipende dalle attività presenti nella zona, **ma da tutto ciò che l'uomo produce nel resto del pianeta**».

Come si può allora arginare almeno in parte questa tendenza? «Innanzitutto ratificando gli Accordi di Parigi», **dice Tveiten.**

Gli accordi firmati nel 2015 in Francia prevedevano infatti modalità più stringenti per il rispetto ambientale, **e soprattutto per le emissioni di gas serra.**

Gli Stati Uniti, che avevano firmato gli accordi con Barack Obama, **hanno poi ritirato il loro appoggio con la nuova amministrazione.**

Il Brasile del nuovo presidente Jair Bolsonaro ha affermato nei giorni scorsi che «per il momento resterà nell'accordo», ma mettendo quindi in dubbio il futuro: **«L'ambiente è la base del lavoro diplomatico per l'Artico, e lo sfruttamento delle risorse deve essere sostenibile. La Norvegia ha una lunga tradizione in que-**

sto, e sappiamo come conciliare lo sviluppo economico e sociale con l'attenzione ai temi ambientali. Non stiamo parlando solo di petrolio e gas, ma anche di terre rare, turismo, infrastrutture e investimenti. È doveroso agire per il benessere dell'intera regione, **non possiamo intervenire in maniera singola**. Ma esiste una cooperazione più stretta fra i Paesi scandinavi? «Solo la Norvegia e la Danimarca, rispettivamente attraverso le isole Svalbard e la Groenlandia, **sono Paesi costieri del Mar Glaciale Artico**. Ma anche Svezia, Islanda e Finlandia sono Paesi artici e membri del Consiglio Artico e interessate direttamente da ciò che accade e che potrebbe avvenire in futuro. Tra questi Paesi esiste certamente un legame più profondo, **di carattere culturale**. Italia e Norvegia hanno una lunga tradizione di cooperazione in ambito scientifico. Nel 2015 il governo italiano ha pubblicato la strategia nazionale per l'Artico: **«I nostri due Paesi lavorano insieme da tanti anni, e possiamo essere solo contenti quando vediamo crescere anche in Italia l'attenzione su questi temi. La presenza italiana in Norvegia è ormai una certezza, e la base di Ny Ålesund rappresenta un esempio perfetto**

di ciò che intendiamo per cooperazione positiva». Il Cnr gestisce qui la base di ricerca scientifica "Dirigibile Italia", in omaggio alla mitica spedizione di Umberto Nobile del 1928, che seguiva l'impresa di due anni prima in cui l'espploratore italiano, **insieme al norvegese Roald Amundsen**, riuscirono a raggiungere il Polo Nord.

L'Italia è anche un membro osservatore permanente del Consiglio Artico.

La creazione di questo *forum* internazionale si deve alla Dichiarazione di Ottawa del 1996, **e rappresenta la punta di diamante della cooperazione internazionale nella regione.**

Un successo diplomatico che può avere un futuro, anche i temi sul tavolo sono molti: «Il progressivo dissolversi del ghiaccio apre possibilità finora impensabili sulla pesca, sul turismo, sugli investimenti - **prosegue l'ambasciatore** -. Ma il principio di precauzione resta alla base degli accordi. Dato che sarà possibile vedere banchi di pesce dirigersi verso Nord nei prossimi anni, **sono stati presi impegni precisi per evitare futuri problemi ambientali**. All'inizio dello scorso ottobre, l'Unione Europea insieme ad altri nove Paesi ha sottoscritto un accordo per prevenire la

pesca non regolamentata nel Mar Glaciale Artico Centrale valida per 16 anni. Un risultato di grande impatto, **che preserverà economia e ambiente**».

Il turismo è un altro punto importante per lo sviluppo regionale: **se fino a 10 anni fa era considerato un qualcosa di estremo, oggi trascorrere le vacanze in Islanda o alle Isole Svalbard è diventato semplice.**

Il futuro apre scenari promettenti per l'industria crocieristica, che però dovrà essere necessariamente supportata da investimenti sulle infrastrutture e sulla sicurezza: «Già oggi in Norvegia, alle Svalbard, **è vietato entrare nei fiordi con imbarcazioni che trasportino più di 200 persone**, ma saranno certamente importanti alcune riflessioni. Il turismo può diventare un volano economico importante, soprattutto per le comunità della Norvegia settentrionale» **dice Tveiten.**

Lo sviluppo dovrà crescere in parallelo con strutture di sicurezza come presidi di controllo, oltre che con infrastrutture predisposte: «Il futuro della regione può essere davvero positivo, ma solo lavorando insieme, **tenendo conto dell'esperienza e degli diritti e della responsabilità partecolari dei Paesi artici**», conclude l'ambasciatore.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

Da oltre 40 anni al servizio della clientela, verso le principali destinazioni del mondo

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: IT015-spadonia@mscspadoni.it

Balearia, 2018 da record e navi sempre più green

Carburanti alternativi, la compagnia spagnola è pioniera nel settore
Ma caro carburante e investimenti incidono sui conti dell'anno

di **STEFANO PAMPURO**, Palma di Maiorca

BALEARIA ha chiuso il 2018 con un fatturato di 381,4 milioni di euro, circa il 5% rispetto all'anno precedente, sebbene il margine operativo lordo abbia di poco superato i 70,3 milioni di euro, **il 14% in meno rispetto al 2017**. Ne ha risentito l'utile netto, che è calato del 37% (**27 milioni**).

La compagnia di navigazione valenciana ha attribuito questi risultati agli ingenti costi di ristrutturazione e all'impennata del prezzo del combustibile.

Tra l'altro Balearia sta scommettendo con decisione sul campo innovativo e la crescita economica sostenibile, con la realizzazione di una nuova generazione di unità intelligenti e puntando sull'uso del gas liquido (Lng) **che l'ha resa pioniera in Spagna e nel mondo in questo segmento di approvvigionamento energetico**.

Durante la presentazione del bilancio trimestrale il presidente di Balearia, Adolfo Utor, ha sottolineato quanto l'alto costo del combustibile e l'avvio dei nuovi traffici abbiano influenzato negativamente la redditività della compagnia: «Stiamo attraversando una fase di espansione e di consolidamento delle nuove rotte nel Mare di Alborán e nelle Canarie» spiega il manager riferendosi alle linee aperte nel 2018 tramite le alleanze strategiche con le società Peregari e Fred Olsen Express, **che rafforzano la posizione strategica di Balearia sul mercato delle linee su traghetto**.





Il presidente si è detto fiducioso che la tendenza si mantenga costante nel trimestre in corso, **«mentre si consolidano i nuovi traffici e si concludono i lavori di messa a punto delle navi».**

Lo scorso anno Balearia ha trasportato 4,3 milioni di passeggeri (+11%) e oltre 1,2 milioni di veicoli (+17%) **sulle sue 23 linee regolari.** Di questi 1,1 milioni corrispondono alle cinque rotte internazionali, che hanno visto maggiore crescita: «Il fatturato nel mercato estero ha raggiunto il 22% sul totale del gruppo Balearia» **spiega Utor.**

Su queste linee il fatturato ha superato gli 84 milioni di euro **(+16%).**

Di fatto, nelle linee che collegano la penisola iberica con il Nord Africa (Marocco, Algeria, Ceuta e Melilla) si concentra oltre la metà dei passeggeri del gruppo, **più di 2,2 milioni.**

La compagnia marittima di Denia non ha mai nascosto che l'intenzione per il futuro è quella di guardare a una crescita economica sostenibile, riferendosi al gas naturale liquido, che lo scorso 2018 ha visto Balearia protagonista nella lotta contro il cambiamento climatico: «Il gas naturale è un'energia più pulita in cui crediamo molto, **oltre ovviamente alla completa conversione al digitale».**

Per la fine del 2020, Balearia conterà su nove smart ship con propulsione a gas, **delle quali tre sono di nuova realizzazione mentre le altre corrispondono a una riconversione di unità già esistenti grazie a fondi dell'Unione europea.**

“MSC BELLISSIMA” A VALENCIA

FIN dagli albori della loro storia, i grandi transatlantici sono sempre stati al centro dell'immaginario collettivo. Dopo il battesimo a Southampton tenuto da Sofia Loren lo scorso 2 marzo, la settimana successiva “Msc Bellissima” ha toccato il porto di Valencia, primo scalo spagnolo per la nave della compagnia crocieristica italo-svizzera Msc Crociere, **preferita alla Coruña per effetto del cattivo tempo.**

Nei suoi interni, “Bellissima” è stata realizzata con il lavoro di 94 progettisti internazionali. **Si tratta di una nave che misura 315 metri e può ospitare 5.800 passeggeri oltre i 1.600 uomini dell'equipaggio.** Non è la più grande al mondo, ma certamente una tra le più imponenti. Al suo interno conta 12 ristoranti, 20 tra bar e saloni da ballo, **2.217 cabine e addirittura due circhi.** Con l'occasione dello scalo inaugurale a Valencia, il presidente dell'Autorità portuale, Aurelio Martinez, **ha consegnato una targa commemorativa al capitano della nave Raffaele Pontecorvo.** All'atto erano presenti Francisco Romeu, del gruppo Romeu e Jaime Matas, **direttore generale della banca catalana Sabadell.** Durante la celebrazione, Aurelio Martinez ha sottolineato «l'orgoglio che significa per tutti i valenciani il fatto di ospitare una crociera di questo calibro» mentre Emiliano Gonzalez ha precisato che si prevede la costruzione di ulteriori cinque navi da crociera gemelle della “Bellissima” (**“Grandiosa” e “Virtuosa” sono già in cantiere**). La flotta di Msc passerà da 16 a 29 navi entro il 2027, **per una capacità complessiva di cinque milioni di passeggeri.** Lo scorso anno i crocieristi sbarcati dalle navi Msc a Valencia sono stati 421.500 con 196 scali. **A bordo della “Msc Bellissima” co sono alcuni tra gli ultimi ritrovati tecnologici applicati all'industria navale,** soprattutto in materia di prevenzione ambientale. Ne è un esempio il sistema di depurazione dei gas di scarico o il trattamento delle acque residue.

S. Pam.



Autuori, una vita di corsa dall'Ibm alle banchine

La manager dello shipping ha fatto grande l'azienda di famiglia e insieme al gruppo Grimaldi ha messo il turbo al porto di Salerno

di **BIANCA D'ANTONIO**, Salerno

ARRIVA CARICA di borse, libri e giornali, passa da un incontro all'altro, da un viaggio all'altro, **fa una vita frenetica ma sempre con entusiasmo e sorridendo.** Dinamica, convinta delle grandi capacità femminili anche a capo di aziende importanti, **si impegna molto in questo senso.**

Lei è Antonia Autuori, amministratore delegato della Michele Autuori, la società che a Salerno si occupa, da 150 anni, di imbarchi e sbarchi di merci e di organizzazione di traffici via mare e, dai primi anni settanta sviluppa il traffico di autoveicoli nuovi di fabbrica, mezzi meccanici e rotabili di ogni tipo compresi i carichi eccezionali: «Il settore dello shipping - spiega la manager salernitana - era completamente nuovo per me: **lavoravo alla Ibm tra Roma e Milano.** Poi, nel 1996 sono stata richiamata a occuparmi dell'azienda di famiglia, che allora contava 12 dipendenti - oggi sono quadruplicati - portando le mie conoscenze informatiche, allora preziose, **e affiancando mio fratello Ferdinando che oggi ricopre la carica di presidente.** In azienda, come responsabile commerciale, **lavora anche mia sorella Lucia.** Mi sono buttata a capofitto nella nuova attività, e grazie agli accordi con il gruppo Grimaldi, che ha fatto di Salerno il suo porto principale nel Mediterraneo, **siamo cresciuti sia come fatturato che come forza lavoro.**

Per questo Autuori è stata coinvolta dall'associazione **"I Centenari"** in cui sono raggruppate le aziende storiche familiari.

Come imprenditrice, **ha stretto rapporti con le associazioni territoriali e ha iniziato a frequentare il gruppo giovani di Confindustria.** Dopo aver fatto squadra con altre donne, sensibile alle tematiche femminili di genere, **si sono unite nel "Comitato femminile Plurale" tra i primi a nascere in Italia.**

Nel 2016 è stata la prima donna a sedere nella giunta della Camera di Commercio e nel consiglio di amministrazione di Confindustria. Inoltre è consigliere del Propeller Club di Salerno e dell'Associazione Stella Maris.

Dopo oltre 20 anni in cui opera nell'industria marittima, quali sono i progetti per il futuro della sua azienda?

«Migliorare il servizio ai nostri clienti (e naturalmente aumentare il numero) anche in un'ottica di responsabilità sociale».

Qual è la situazione attuale per le agenzie marittime? Hanno un futuro?

«La globalizzazione naturalmente porta al gigantismo e non solo navale. Grandi gruppi armatoriali si fondono in realtà ancora più grandi: è chiaro che in questo contesto le agenzie marittime seguono questo andamento, per cui le realtà un po' più piccole sono in sofferenza, come lo è d'altra parte tutta la nostra economia. Le agenzie sono un nodo fondamentale della catena logistica, che a sua volta è la spina dorsale dell'economia. Così diventa evidente che non possono non risentire della contingenza attuale».

Come sono cambiati i rapporti con gli armatori?

«Gli armatori hanno realizzato e capito l'importanza delle strutture a terra, e quindi il dialogo con le agenzie si fa sempre più intenso. Tutte le grandi compagnie che offrono servizi di linea tendono a controllare la rete delle loro agenzie, cosa che in passato non succedeva».

Quali le incompiute nel porto di Salerno che ne minano il buon funzionamento?

«Sicuramente l'area multipiano che aumenterebbe le possibilità di stoccaggio e il collegamento con l'autostrada: la porta Ovest ci manca. Certo, anche un collegamento ferroviario sarebbe importantissimo, ma ora come ora è impensabile».

Attualmente c'è l'Autorità di sistema portuale, che ne pensa dell'idea di trasformarla in società per azioni?

«Non ci ho mai riflettuto con attenzione».

Ritiene sarebbe utile un ministero del Mare?

«Sì, assolutamente».

Come considera Salerno sotto il profilo logistico?

«Sicuramente strategica, così come lo è Napoli».

Come viene accettata una donna alla guida di un'azienda tipicamente maschile?

«Sempre con un po' di perplessità».

Nel senso che ci sono ancora

pesanti pregiudizi?

«Purtroppo sì, ci sono ancora, e a tutti i livelli».

Si è mai trovata a disagio per essere donna?

«Assolutamente no».

Lei gira il mondo, com'è ritornare a Salerno?

«Salerno è una città accogliente, con una buona qualità di vita e anche iniziative interessanti dal punto di vista culturale: così sono contenta, ritorno nella mia zona di "comfort". Il problema oggi è com'è ritornare in Italia...».

Le piacerebbe vivere in un'altra città?

«Se dovessi cambiare opterei per New York, oppure per un piccolo paesino a contatto con la natura. Ma in generale sono una persona che si adatta facilmente, posso fare di necessità virtù».

Com'è cambiato il mondo dello shipping e che cosa sarebbe urgente modificare?

«Ci sono cose che non si possono modificare: sarebbe come pretendere di voler cambiare tutto il mondo. Però, se potessi decidere, personalmente tornerei a dimensioni di navi più ragionevoli. Ma chi decide sono il mercato e la finanza».

Descriva Antonia Autuori.

«Sono un sagittario: socievole, ottimista e curiosa. Mi piace tantissimo viaggiare... ça va sans dire».

Quali sono le sue priorità nella vita?

«Sicuramente il lavoro, ma anche cercare di portare avanti nel migliore dei modi possibili gli impegni istituzionali che mi sono stati affidati».

Lei ha un figlio e un compagno, pensa che il suo lavoro sottragga troppo tempo alla sua vita privata?

«No, non troppo: non so se potrebbero sopportarmi se io stessi tanto più tempo con loro...».

Cosa vorrebbe per suo figlio?

«Che sia una persona con un grande rispetto per le opinioni al-



trui».

Lo manderà a studiare all'estero? «Quella dell'università è una scelta che siamo in procinto di fare. Farlo studiare all'estero? Mi sarebbe piaciuto, ma Francesco vuole fare il triennio in Italia... almeno si sta orientando sulla più internazionale delle città italiane, Milano».

I suoi hobby, pratica degli sport?

«Leggere, lavorare a maglia, la fotografia e un po' di volontariato. Non riesco a praticare sport con assiduità ma vado a lavorare in bicicletta, e adoro nuotare e sciare».

Sa cucinare? Quale piatto le riesce meglio?

«Sì, so cucinare abbastanza bene, una delle cose che preparo e a me piace di più è la crostata di tagliolini».

Come trascorre il tempo a casa, quando c'è?

«Ovviamente mettendo a posto gli imbrogli che si accumulano per il fatto che a casa ci sto poco! Ma qualche volta riesco a curare le piante sul balcone...».

Le sue qualità e i suoi difetti.

«Sono determinata e testarda: saranno i due lati della stessa medaglia?».

Quanto vale per lei l'amicizia?

«Su 100... direi 200».

L'uomo della sua vita come è riuscito a conquistarla?

«Con l'intelligenza».

Ha rimpianti, o della sua vita rifarebbe tutto?

«Non ho rimpianti, ma non so se rifarei tutto».

Il sogno nel cassetto.

«Cercare di fare qualche cosa di veramente utile».

Nel lavoro l'aspetto fisico quanto conta?

«Sicuramente aiuta».

C'è una donna manager cui vorrebbe assomigliare?

«Non ci ho mai pensato. La verità è che forzarsi a essere diverse da quelle che si è, rappresenta una fatica enorme, e non penso valga la pena sprecare energie per farlo, visto che già dobbiamo dare fondo a tutte quelle che abbiamo per andare avanti».

Il suo ricordo più bello e quello più triste.

«I due ricordi più belli: quando è nato mio figlio e il giorno della mia laurea».

Se non fosse stata cooptata dalla sua famiglia avrebbe scelto questo lavoro?

«In verità l'ho scelto, anche perché se per 11 anni, ho lavorato all'Ibm, quando poi mi si è presentata l'occasione di ritornare e l'ho colta al volo».

Ritiene sarebbe utile un ministero del Mare?

«Sì, assolutamente».

Come considera Salerno sotto il profilo logistico?

«Sicuramente strategica, così come lo è Napoli».



MICHELE AUTUORI

profilo della società

La Michele Autuori è un'azienda da sempre gestita dalla famiglia Autuori, **che opera a Salerno nel settore marittimo portuale dal 1871 al servizio dell'armamento**, dell'industria e del commercio.

A partire dal secondo dopoguerra, Michele Autuori dedica grande impegno per la realizzazione dei lavori di ampliamento del porto, **terminati finalmente all'inizio degli anni Ottanta**.

La disponibilità di queste nuove aree ha consentito l'attuale grande sviluppo dei traffici e consolidato l'importanza di Salerno nell'industria internazionale del trasporto marittimo.

Da sempre l'azienda occupa di imbarco e sbarco di merci nel porto di Salerno, e dell'organizzazione di traffici via mare e servizi collegati al trasporto intermodale nonché di pratiche doganali.

Dai primi anni Settanta, **la Michele Autuori ha incominciato a sviluppare a Salerno il traffico di autoveicoli nuovi di fabbrica**, mezzi meccanici e rotabili di ogni tipo, compresi carichi eccezionali. Per effetto di questa esperienza l'azienda ha raggiunto un elevato

grado di specializzazione nel trasporto roll on-roll off, ed è grado di curare il trasporto porta a porta di rotabili, contenitori, carichi convenzionali, **carichi eccezionali per molteplici destinazioni servite da linee regolari**.

Il trasporto marittimo è quindi l'attività di riferimento dell'agenzia, che spazia dal semplice noleggio di contenitori all'organizzazione di tutti i servizi logistici, **anche per i traffici convenzionali**. L'agenzia, mandataria del gruppo Grimaldi, principale operatore ro-ro a livello internazionale, **è specializzata nella gestione di tutti i tipi di rotabili**. L'agenzia media tutti i servizi regolari del gruppo Grimaldi (compresi Acl, Finnlines e Minoan).

La Michele Autuori è operatore doganale certificato Ae0 e pertanto può affiancare i propri clienti nell'espletamento di tutte le pratiche doganali.

L'agenzia media anche il noleggio di navi per carichi break bulk.

Propone infine assistenza a yacht privati, commerciali e navi da diporto, sia su Salerno che su tutti gli approdi del circondario: **Amalfi, Positano, Agropoli Acciaroli, Palinuro**.

LA SENTENZA DELLA CGUE

nel caso *Traghetti del Mediterraneo* del 23 gennaio 2019
nella causa C-387/17: risarcimento danni all'orizzonte

di **GIUSEPPE LOFFREDA***
e **FRANCESCO MARIA SALERNO****, Roma

INTRODUZIONE

Introduzione Con la sentenza del 23 gennaio 2019 in commento, la Corte di Giustizia dell'UE ha aggiunto un altro tassello alla lunga vicenda processuale riguardante i contributi per un servizio pubblico versati alla società Tirrenia di Navigazione S.p.A. ("Tirrenia") da parte dello Stato italiano alla fine degli anni '80. La vicenda *Traghetti del Mediterraneo* non è isolata, ma si inserisce in un contesto di importanti cambiamenti nel mercato europeo ed italiano dei servizi marittimi. Molti di questi mutamenti nascono da politiche di derivazione euro-unitaria, ed in particolare conseguenti a interventi della Commissione Europea (la "Commissione"). Si pensi, ad esempio, a (i) la recente decisione dell'8 gennaio 2019 con cui la Commissione ha invitato l'Italia ad abrogare le esenzioni fiscali garantite ai porti italiani; (ii) le indagini pendenti per presunti aiuti di Stato concessi alle compagnie dell'ex Gruppo Tirrenia sotto forma di compensazioni per obblighi di servizio pubblico e altre misure contestuali alla privatizzazione; o ancora (iii) la decisione della Commissione del 20 settembre 2018 che ha dichiarato l'incompatibilità con il mercato interno dei 44 milioni di Euro di sovvenzioni concessi dallo Stato italiano all'Autorità portuale di Napoli per ristrutturare alcuni bacini di carenaggio gestiti da Cantieri del Mediterraneo S.p.A., sulla base di un rapporto concessorio. Al fine di meglio comprendere la portata e le possibili ricadute della pronuncia della Corte di Giustizia nel caso *Traghetti del Mediterraneo* in esame, si riepilogano di seguito la vicenda.

LA VICENDA TRAGHETTI DEL MEDITERRANEO

Nel 1974, l'Italia aveva concesso delle sovvenzioni a Tirrenia per l'erogazione di servizi pubblici di collegamento con le isole Sicilia e Sardegna per il periodo 1976-1980. Nel 1981, la società *Traghetti del Mediterraneo*

S.p.A. (dichiarata fallita nel corso del procedimento; "FTDM") ha citato in giudizio la Tirrenia, propria concorrente, per ottenere il risarcimento del danno che le era derivato dall'abuso da parte di Tirrenia stessa della sua posizione dominante mediante attuazione di politiche di prezzi ribassati, anche grazie ai sussidi statali da questa ricevuti. Sia i giudici di merito che la Corte di Cassazione hanno rigettato la domanda del FTDM, senza interpellare la Corte di Giustizia, nonostante la domanda in tal senso da parte del FTDM, di sottoporre alla Corte talune questioni pregiudiziali vertenti sulla compatibilità della legge del 20 dicembre 1974, n. 684 con il diritto dell'Unione. Nel 2002, il FTDM ha chiesto al Tribunale di Genova il risarcimento dei danni subiti, questa volta citando in giudizio la Repubblica Italiana, per avere (i) concesso un aiuto di Stato illegittimo, (ii) per non aver rinviato la questione alla CGUE nel corso del giudizio descritto al punto precedente e comunque (iii) per non aver informato la Corte di Cassazione che la Commissione aveva nel frattempo iniziato una procedura di infrazione in relazione alla legge n. 684 del 1974. Nel 2003 e nel 2010, il Tribunale ha riferito la questione alla Corte di Giustizia, da cui sono scaturite due diverse pronunce (sentenza della Corte di Giustizia del 13 giugno 2006, C-173/03 e sentenza della Corte di Giustizia del 10 giugno 2010, C-140/09), che hanno aperto la strada alla condanna in primo grado dello Stato italiano al risarcimento di 2.3 milioni di Euro a favore del FTDM, per aver omesso di rinviare la questione alla Corte di Giustizia nel corso del giudizio contro Tirrenia. Nel 2014, la Corte d'Appello ha confermato la condanna al risarcimento danni, con diversa motivazione, e cioè per violazione delle norme sugli aiuti di Stato. Nel 2017, l'Italia ha proposto ricorso in Cassazione, sostenendo che le sovvenzioni erano state concesse quando il mercato del trasporto marittimo



*PARTNER
AND **MANAGING
PARTNER AT BRUSSELS
OFFICE, GIANNI
ORIGONI GRIPPO
CAPPELLI LAW FIRM



nazionale non era ancora stato liberalizzato e che, quindi, costituissero aiuti cosiddetti "esistenti" e non anche "aiuti nuovi". Ciò implicava che le autorità non avessero un obbligo di notificare la misura alla Commissione, e che quindi nessun risarcimento fosse dovuto. In seguito al rinvio pregiudiziale del 10 aprile 2017 della Corte di Cassazione, la Corte di Giustizia ha affermato che le "Sovvenzioni concesse a un'impresa prima della data di liberalizzazione del mercato interessato, come quelle di cui trattasi nel procedimento principale, non possono essere qualificate come aiuti esistenti per il solo fatto che, al momento della loro concessione, tale mercato non era formalmente liberalizzato, sempre che tali sovvenzioni fossero idonee ad incidere sugli scambi tra Stati membri e falsassero o minacciassero di falsare la concorrenza, elementi che spetta al giudice del rinvio verificare".

RISARCIMENTO DANNI ALL'ORIZZONTE

La sentenza della Corte di Giustizia in *Traghetti del Mediterraneo* scaturisce da un'azione per danni proposta dal concorrente di un beneficiario di un aiuto di Stato (cd. *private enforcement*). Posta la paci-

fica ammissibilità secondo il diritto dell'UE di siffatta azione, si tratta di un rimedio che si sta progressivamente diffondendo nelle corti italiane ed europee. La diffusione dello strumento risarcitorio consente ai concorrenti di un beneficiario di aiuti di Stato di rifarsi dei danni conseguenti alla concessione dell'aiuto, per esempio, dovuti alla variazione delle quote di mercato o, in certi casi, all'uscita dal mercato. La stessa Commissione Europea segue attentamente l'evoluzione giurisprudenziale in merito a casi di *private enforcement*, come testimoniato dal bando pubblicato nel 2018 per effettuare uno studio sui casi di aiuti di Stato avanti giudici nazionali. Non si nasconde che le azioni di risarcimento in materia di aiuti di Stato comportano alcune difficoltà specifiche per l'attore, come l'onere di dimostrare un nesso di causalità fra il vantaggio concesso al beneficiario ed il danno patrimoniale subito. Resta da vedere, nel momento in cui la causa verrà riassunta in sede nazionale, come sarà interpretato il principio di diritto dalla Cassazione, che avrà il non facile compito di coordinare il *dictum* della Corte con le norme europee in materia di aiuti di Stato ed i principi civili sulla responsabilità.



Hapag-Lloyd

TERMINAL BURCHARD

TERMINAL BURCHARD

TERMINAL BURCHARDKAI

ARDKAI